Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1984**
15. Wahlperiode 11. 11. 2003

Antrag

der Abgeordneten Gero Storjohann, Gerhard Wächter, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Klaus W. Lippold (Offenbach), Renate Blank, Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Günter Nooke, Lena Strothmann, Edeltraut Töpfer, Volkmar Uwe Vogel und der Fraktion der CDU/CSU

Mehr Sicherheit an unbeschrankten Bahnübergängen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Unbeschrankte Bahnübergänge zählen mit zu den unfallträchtigsten Bereichen im Straßenverkehr. Im Jahr 2002 ereigneten sich 294 Unfälle allein an den Bahnübergängen der Deutsche Bahn AG. 61 Menschen kamen dabei ums Leben. Der Großteil dieser tödlichen Unfälle ereignete sich an Bahnübergängen, die nicht durch Schranken gesichert waren. Auch in diesem Jahr wurden diese Kreuzungspunkte von Straße und Schiene erneut zu tödlichen Fallen. Das schwere Busunglück in Ungarn Anfang Mai 2003 und nicht zuletzt ein tragischer Unfall bei Eutin in Schleswig-Holstein Anfang September 2003 haben die Diskussion aufleben lassen, ob und wie diese Unfälle zu vermeiden gewesen wären.

Da das hohe Gefährdungspotential der unbeschrankten Bahnübergänge bereits seit langem bekannt ist, ergriff man in den letzten Jahren verstärkt Gegenmaßnahmen. Es wurde eine breit angelegte Informations- und Aufklärungskampagne gestartet, und die Deutsche Bahn AG ging dazu über, bislang unbeschrankte Bahnübergänge technisch nachzurüsten. Im Ergebnis nahm die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen deutlich ab. Tatsache ist aber auch, dass noch immer etwa die Hälfte der rund 24 000 Bahnübergänge im Netz der Deutsche Bahn AG als „technisch nicht gesichert“ einzustufen ist. An dieser Zahl wird sich vermutlich in naher Zukunft – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen – nicht viel ändern. Daher müssen kostengünstige Alternativlösungen gefunden werden. Entsprechende Ansätze liegen bereits vor. So empfehlen Institutionen aus dem Bereich Verkehrssicherheit, wie beispielsweise der ADAC, die Verwendung von Verkehrszeichen auf gelb-fluoreszierender Folie an Unfallschwerpunkten. Studien und Pilotprojekten zufolge führen diese zu einer Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen. Trotzdem steht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) einem Einsatz gelbfluoreszierender Verkehrsschilder negativ gegenüber mit der Begründung, dass auf diese Weise zweierlei Arten von Verkehrszeichen geschaffen würden. Dem Verkehrsteilnehmer würde suggeriert, dass den anderen Verkehrszeichen weniger Bedeutung beizumessen sei. Zudem entstünde mit der Zeit ein Gewöh-

nungseffekt, wodurch die positive Wirkung der auffälligen gelben Zeichen nachlasse. Diese Bewertung des BMVBW steht allerdings im Kontrast zu Studien und Erfahrungen aus dem In- und Ausland, die im Ergebnis eine gesteigerte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer durch die genannten Verkehrszeichen nachweisen. Auf Basis dieser Erkenntnisse werden gelb-fluoreszierende Verkehrszeichen im europäischen Ausland (z. B. Niederlande, Belgien, Österreich, Italien, Spanien, Vereinigtes Königreich) bereits verwendet.

Ebenfalls einer Studie zufolge fährt nahezu jeder dritte motorisierte Verkehrsteilnehmer zu schnell an Bahnübergänge heran und trägt damit maßgeblich zu einem erhöhten Unfallrisiko bei. Angesichts dessen erscheint es angebracht, eine Maßnahme zu ergreifen, die den Fahrer nicht nur zum Abbremsen, sondern gänzlich zum Halten zwingt, wenn Örtlichkeit und Sichtbedingungen dies erforderlich machen. Die Anbringung eines Stoppschildes könnte demnach in diesen Fällen als eine besonders einfache und kostengünstige, aber auch sehr effektive Möglichkeit zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen beitragen. Hinzu kommt, dass die Bedeutung dieses Verkehrsschildes jedem Verkehrsteilnehmer bekannt ist, was für das Andreaskreuz so leider nicht gilt. Auf Länderebene ist vor diesem Hintergrund mittlerweile Bewegung in die Diskussion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an unbeschrankten Bahnübergängen gekommen. Ein Fachausschuss beschäftigt sich derzeit intensiv mit dem Modell der Kombination von Andreaskreuz und Stoppschild, und vieles spricht dafür, dass man im Rahmen einer Initiative den Bund zu einer entsprechenden Gesetzesänderung auffordern wird.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. die Erkenntnisse aus Pilotversuchen mit Verkehrszeichen auf gelb-fluoreszierendem Hintergrund an Unfallstellen in Deutschland, insbesondere an Bahnübergängen, auszuwerten und zu beurteilen und dem Deutschen Bundestag zu berichten,

2. Pilotprojekte zu starten, um die Effektivität einer Kombination von Andreaskreuz und Stoppschild an unbeschrankten Bahnübergängen zu prüfen,

3. Informationen über die Einsatzbedingungen und Erfahrungen europäischer Nachbarländer, in denen die Kombination Andreaskreuz und Stoppschild angewendet wird, zu sammeln und dem Deutschen Bundestag zu berichten,

4. Informationen über die Erfahrungen europäischer Nachbarländer, in denen Verkehrszeichen auf gelb-fluoreszierenden Folien verwendet werden, zu sammeln und dem Deutschen Bundestag zu berichten,

5. bei positiver Bewertung der Ergebnisse zu der Verwendung gelb-fluoreszierend unterlegter Verkehrszeichen die Aufstellung dieser an unbeschrankten Bahnübergängen sowie an Gefahrenstellen mit hoher Unfallquote in geschlossenen Ortschaften zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu genehmigen,

6. bei positiver Bewertung der Ergebnisse zu der Verwendung von Stoppschildern an Bahnübergängen die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, die dem Betreiber des Schienenweges in Abstimmung mit dem Baulastträger der Straße die Kombination dieses Verkehrsschildes mit dem Andreaskreuz ermöglicht,

7. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Art der Beschilderung von Bahnübergängen einheitlich geregelt wird, dabei ist die Gestaltung des in Deutschland üblichen Andreaskreuzes zu überprüfen, die erheblich von den Mustern des internationalen Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen (1977) abweicht.

Berlin, den 11. November 2003

Gero Storjohann
Gerhard Wächter
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Klaus W. Lippold (Offenbach)
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Klaus Hofbauer
Volker Kauder
Jürgen Klimke
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Günter Nooke
Lena Strothmann
Edeltraut Töpfer
Volkmar Uwe Vogel
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333